

# Christophoros

Een forum over sociaal, hoffelijk, vlot en veilig wegverkeer



## Hallo VAN BELLE Jean Marc

Toon ongelezen berichten sinds je laatste bezoek.  
Toon nieuwe reacties op jouw berichten.  
maandag 03 april 2017 - 09:53:59

[Index](#) [Help](#) [Profiel](#) [Mijn berichten](#) [Kalender](#) [Uitloggen](#)

Christophoros » Verkeersvragen en -discussies » Voertuig- en rijtechnieken » 350 kW en zwaardere laadpalen komen eraan.

« vorige volgende »

Pagina's: [1] 2 **Omlaag**

REAGEER

NOTIFICATIE OPZEGGEN

MARKEER ALS ONGELEZEN

E-MAIL DIT TOPIC

PRINT

Auteur

Topic: **350 kW en zwaardere laadpalen komen eraan.** (gelezen 163 keer)

VAN BELLE Jean Marc (+ 1 verborgen) en 0 gasten bekijken dit topic.

### VAN BELLE Jean Marc

Vrije beroeper-journalist-lesgever-handelaar-en nog van die zever Starter



Berichten: 17  
Geslacht:

Ik ben op mijn best als ik zwijg. Nooit dus.



### Re: 350 kW en zwaardere laadpalen komen eraan.

Citaat

Verander

« Reactie #18 Gepost op: Vandaag om 09:53 »

Even GEZOND verstand, ik ga je Tesla omrekenen naar liter verbruik en VUILE/PROPERE uitstoot over het hele proces. Men blijft immers dwalen en zegt "de Tesla is zuiver want op elektriciteit" maar... je moet die elektriciteit ook produceren. Zie conclusie achteraan en met sterretjes voor wie dit proza al lang beu is (ik schat zo'n 85% van de lezers hier, hoop dat ik fout ben).

Citaat van: JC op Gisteren om 23:35

Citaat van: VAN BELLE Jean Marc op Gisteren om 22:54

Nog iets leuk: gisteren zaterdag op de ring van Kortrijk staat een Tesla naast mijn Kawasaki 1400GTR... Hij doet een seintje 'gas geven?'

Voor een keer (eigenlijk is dat dom, dat geef ik toe), zet ik mijn ECO stand af en ga ik akkoord. In eerste ga ik tot 100 km per uur en hij blijft naast mij. Ik schakel naar tweede en derde en aan 150 km/h was hij al tien meter achter op mij en daarna ging hij nauwelijks nog rapper. Ik stopte aan 200 km/h en ging terug 120 km/h rijden, maar zag hem niet meer terug. Nummerplaat is iets met 1-K... of zo voort. Ga eens moeten zoeken op het forum.

Nochtans hier met je officiële cijfers van je 90D (het was een 90D, heb een foto met mijn Iphone genomen van hem, ah ja, wacht, dan zie ik de nummerplaat: het was 1 ENM 959, en ik zie 90D rechts staan en op zijn achterruit "FOLLOW ME". haha, het was hij die "follow me" deed!

Mannen blijven kinderen hé... 160 PK op een moto van 340 kg, zal moeilijk zijn om te evenaren.

PS: Er bestaan al elektrische (krachtige) motorfietsen. We zwijgen maar over de actieradius, zeker?

Laat ons liever praten over de hele oude trams in De Haan en de trolleybussen in Bulgarije. Milieuvriendelijk en hun batterijen gaan zeker 1,5 miljoen mijlen mee! +je

Ik veronderstel een Model S 90D. Een al wat oudere P85D had geen enkel probleem gehad met je 1400 cc, laat staan de Model S P100D. Ik ken iemand met een P100D, hij leest hier mee. Misschien wil hij wel eens proberen, maar dan zorg ik wel voor een veilige locatie. Trouwens, wat is het bereik van je 1400 cc? Zo'n 300 - 350 km als je voorzigt rijdt? Die 90D gaat daar al een pak over en die zit een stuk comfortabeler. Ik weet dat je die Kawasaki op 2 min kunt volgooien, maar als motorrijder weet ik ook dat je na 300 km motorrijden niet direct terug gaat rijden, maar toch een pauze inlast. Na zo'n half uurtje laden aan de supercharger kan die Tesla ook weer makkelijk 300 km rijden.

Alleszins de vergelijking van deze twee voertuigen houdt hoe dan ook geen steek.

**Oké, de uitdaging is aanvaard en je mag het filmen ook: Zijn 100D tegen mijn Kawasaki.**

En de vergelijking van deze twee voertuigen houdt hoe dan ook geen steek. Man toch... Als je A zegt moet je B zeggen.

**In de Kawasaki gaat 22 liter benzine.** Ik brak ook met deze moto het wereldrecord zuinigheid en dat staat op [www.logocom.be/moto/1400gtr](http://www.logocom.be/moto/1400gtr) en daar zul je zien dat ik liefs 600 km reed met deze Kawasaki of een echt verbruik van 3,95 liter/100 km.

Jouw Tesla heeft 85 kW nodig om minder dan 500 km te halen als je superzuinig rijdt en ik kon dat met meer dan 20% overschrijden met slechts 22 liter.

Wie is het meest milieuvriendelijk? Elke boer die kan tellen tot 10 weet dat de gemotoriseerde fiets met 22 liter veel milieuvriendelijker is dan de tractor Tesla!

En als motorrijder na 300 km rijden en 20 liter tanken in 2 plusuutjes tanken, ga ik wel meestal meteen de baan op. Ik stop alleen als ik iets wil bezoeken en ergens blijf en dat is NIET op tankstops. Dat wil dus zeggen dat de toeristische attracties, JC, de tankstations geworden zijn als je met de Tesla rijdt maar ook als jij met de moto rijdt? Ik stop op vergezichten en rij probleemloos 50 km af van de autstrade, zoals bijv. om naar de Ankogel om dan hoger dan 3000 meter te geraken. Zowel met de wagen als met de moto!

In Bulgarije heb ik trouwens mijn Bulgaarse taallerares dikwijls achterop. Dus tanken en stoppen? No way, tanken en naar de mooie plaatsjes in de natuur!

Deze zomer wil ik van Bulgarije naar België rijden en ik zal het je laten weten.

Tot slot, heb net even omgerekend:

1 m<sup>3</sup> gas wordt geconverteerd naar zo'n 11,50 kW. Dus één tankbeurt van een Tesla stemt overeen met  $85/11,50 = 7,39$  m<sup>3</sup> gas.

Dat betekent 7.390 liter gas. Nu 500 km delen omzetten naar die 600 km van dat record = 8.868 liter gas. En ik verbruikte 22 liter benzine.

Nu elektriciteit opwekken, hoe wek je 85 kW uur op met een gasturbine of een simpele generator op benzine om je voetafdruk van je Tesla eens 'anders' te bekijken, laat ons niet de kerncentrale nemen (dat is erg milieuvriendelijk maar nog geen enkele Tesla chauffeur tegengekomen die VOOR kernenergie was, als ik mezelf tegenkwam 20 jaren geleden, was ik trouwens ook antikernenergie, nu ben ik KIVI member en weet zeer veel van kernenergie en ben voorstander geworden net door Tesla toestanden en zonnepanelen zelf te gebruiken overigens), dus we nemen het simpel groepje uit de Aldi die je kunt kopen voor 200 EUR in promotie nu (ik had zelf ook jaren elektriciteit met een dieselgroep, door mijn vechtscheiding kon ik met mijn drie kids in 2008 de elektriciteit niet meer betalen en overleefde ik op primitieve manier zelfs met

een kolenkachel zoals uit mijn jeugd bij mijn ouders met 11 kinderen van hen alleen, dus ook van kolen weet ik empirisch meer dan de meesten hier):

We gaan het niet hebben over een 26 kW of kVA dieselaggregaat van landbouwers (ik verdeel deze binnenkort vanuit Bulgarije, dus vraag maar op) die op zo'n 244 gram per kWh uitkomt, want daar gaan we ook de WARMTE gaan gebruiken van de aggregaten zodat we EN warm water EN elektriciteit produceren en zo de Belgische dure elektriciteitsmarkt gaan 'penetreren' de komende 5 jaren...

1 kg diesel (let op diesel weegt lichter dan water, dus wordt hoger) maar we gaan op simpele manier rekenen met het voorbeeld op <https://www.halvewerk.nl/Webwinkel-Product-21707379/Eurom-HM4001-benzine--aggregaat-met-Honda-GX-motor.html> zodat je mij technisch kunt volgen:

Tankinhoud 3,3 liter en die kan 1,9 uren draaien voor een maximum nominaal (niet piekvermogen) 3000 Watt maximaal (motor zelf heeft 4,1 kW = PK, hier zie je het grootste verlies van ALLE koolwaterstofmotoren: de omzetting van draaiend naar rechte lijn kracht of transfokracht waar Tesla zo gretig misbruik van maakt, maar zelf met dat probleem zit voor opwekking van zijn initiële elektriciteit die hij nodig heeft voor zijn batterij: het verlies van motorenergie naar krachtenergie is van de EV Electrical Vehicle gewoon verschoven naar de krachtcentrales!):

3,5 liter = 2 uren draaien = 6000 > Tesla heeft bij 85000 dus 14,17 X 3,5 liter nodig = 50 liter om zijn elektriciteit op te wekken voor 500 km en dus 60 liter benzine voor 600 km (we nemen de meest zuinige toestand zoals mijn moto voor 600 km).

Dus de Tesla verbruikt hier 10 liter per 100 km... Mijn moto 4 liter per 100 km. Mijn camionette 5 liter diesel per 100 km.

Zet maar uw berekening hiernaast. Dan geef ik u later hoe DEZELFDE Tesla plots WEL enorm zuinig wordt als je kracht opwekt uit een kerncentrale met verrijkt uranium...

\*\*\*\*\*

**De Tesla P90(D) heeft dus voor elektriciteitsopwekken een door u benoemde VUILE uitstoot en door mij benoemde PROPERE uitstoot voor één tankbeurt van 300 à 500 km 50 liter benzine nodig, of een verbruik van 10 liter in het zuinigste geval en 16,67 liter in het sportiefste geval.**

\*\*\*\*\*

De Kawasaki varieert met 20 liter (ik rij niet leeg) tussen de 250 à 500 km ook (leuk, zelfde rijbereik met mijn super 160 PK model dat door de fabriek begrensd is op 250 km/h en met aangepaste chip begrensd is zoals de Hayabusa op 300 km/h, je Tesla zal dus wel niet meekunnen in Duitsland ermee, laat ons eerlijk, dus gaan we bij je komende test overeenkomen dat we acceleren tot 200 km/h en niet meer om de Tesla een kans te geven), dus een verbruik van 4 liter benzine (per 100 km) of 8 liter in sportieve modus (meer verbruikt die echt niet, zie [www.spiritmonitor.de](http://www.spiritmonitor.de) waar ik al mijn verbruikscijfers post).

\*\*\*\*\*

Mijn Opel Vivaro en vorige Trafic (die allemaal 60.000 km tot 85.000 km per jaar rijden) hebben 75 liter voor tussen 900 km en 1300 km nodig, dus een verbruik van 8,33 als ik veel in de Bulgaarse wereldstad Sofia moet rijden zonder ECO tot een verbruik van 5,77 liter als ik op ECO lange afstanden af moet leggen.

Wat zei je daar weer van 'milieuvriendelijk'. De Tesla VERPLAATST het probleem van de chauffeur naar de producent. Dat is het enige. En dat opent echt nieuwe perspectieven voor kerncentrales (en waterkrachtcentrales moeten natuurlijk verder gestimuleerd worden, Oostenrijk en Zwitserland hebben geen olie of uranium nodig). +je

Wie vervuult het meest?



Meld dit bericht aan de moderator 178.116.3.42

Als ik achteruit ga, is het om een aanloop te nemen.<br />Als u het niet doet, doe ik het wel.<br />Loquendi libertatem custodiamus.

**Michel**

Meer dan expert



Berichten: 5.282



**Re: 350 kW en zwaardere laadpalen komen eraan.**

« **Reactie #17 Gepost op: Vandaag** om

09:27 »

Citaat

Citaat van: **VAN BELLE Jean Marc** op Gisteren om 22:48

Nee Tesla geef niet meer garantie, er is geen professionele geluidsinstallatie, **hij maakt 87 decibel (zelf gemeten) aan 90 km/h** waar mijn camionette 79 decibel maakt aan dezelfde snelheid. De ruimtes zijn hol, de banden slijten enorm snel vergeleken met andere auto's door hun acceleratievermogen, hij is niet meer bijzonder dan de Audi (die het chassis maakte), de remmen verslijten veel sneller zoals bij elke automatische wagen (zijn van Mercedes ontworpen), de batterijen zijn van Samsung ontworpen... maar de computer zou wel van Tesla zijn...

En elke post meer van de Jean Marc doet zijn ongeloofwaardigheid, zelfs extreem deze keer, toenemen, aan fantasie geen gebrek.

En naïef ook nog, precies dat uw fantasie niet simpel te weerleggen is:  
Bron ADAC: **Binnengeluid bij 130 kmh is gemeten 69,0 dB(A)**

Citaat

[https://www.adac.de/\\_ext/itr/tests/Autotest/AT5022\\_Tesla\\_Model\\_S\\_Perfor](https://www.adac.de/_ext/itr/tests/Autotest/AT5022_Tesla_Model_S_Perfor)  
Tesla model S P85 van september 2013  
Daten und Messwerte seite 16 of laatste blz  
**Innengeräusch 130 km/h = 69,0 dB(A)**

Dit was überhaupt een van de eerste Tesla S getest door de ADAC in D, de modelversie P85 wordt al niet meer gemaakt en de neus heeft al een facelift achter de rug sinds 2016. Naast talrijke andere verbeteringen afwerking en interieur, ook autopilot enz.. was er toen nog niet in 2013. Ik wacht nog altijd op een tweede test van ADAC.....

Een paar D-magazines hebben de Tesla overigens ook al getest ook recent, de Tesla was niet te kloppen door BMW 7 ook niet door Audi A7, ook daar heb ik gedetailleerde pdfs van achter de hand. Maar een Amerikaanse link, hun was het ook opgevallen..., kan ik ook geven...:

Citaat

<http://insideevs.com/tesla-model-s-outperforms-mercedes-benz-s500-and-bmw-750li-in-german-test-drive-review/>

Tesla Model S Outperforms Mercedes-Benz S500 and BMW 750Li in German Test Drive Review

4 years ago 😊

En de rest van je onwetendheid zal ik maar geen woorden besteden, ik kan me ondertussen al denken waarom je hier zulke onzin komt spuien.

« Laatste bewerkt op: **Vandaag** om 09:53 door Michel »

Meld dit bericht aan de moderator

Gelogd

Geen land ter wereld is rijk genoeg om zich de weelde van slechte wegen te kunnen veroorloven

© Koning Willem I

□ JC

Administrator  
Meer dan expert



Berichten: 3.642

Geslacht:



### Re: 350 kW en zwaardere laadpalen komen eraan.

« Reactie #16 Gepost op: Gisteren om

23:35 »

Citaat

Citaat van: **VAN BELLE Jean Marc** op Gisteren om 22:54

Nog iets leuk: gisteren zaterdag op de ring van Kortrijk staat een Tesla naast mijn Kawasaki 1400GTR... Hij doet een seintje 'gas geven?'

Voor een keer (eigenlijk is dat dom, dat geef ik toe), zet ik mijn ECO stand af en ga ik akkoord. In eerste ga ik tot 100 km per uur en hij blijft naast mij. Ik schakel naar tweede en derde en aan 150 km/h was hij al tien meter achter op mij en daarna ging hij nauwelijks nog rapper. Ik stopte aan 200 km/h en ging terug 120 km/h rijden, maar zag hem niet meer terug. Nummerplaat is iets met 1-K... of zo voort. Ga eens moeten zoeken op het forum.

Nochtans hier met je officiële cijfers van je 90D (het was een 90D, heb een foto met mijn Iphone genomen van hem, ah ja, wacht, dan zie ik de nummerplaat: het was 1 ENM 959, en ik zie 90D rechts staan en op zijn achterruit "FOLLOW ME". haha, het was hij die "follow me" deed!

Mannen blijven kinderen hé... 160 PK op een moto van 340 kg, zal moeilijk zijn om te evenaren.

PS: Er bestaan al elektrische (krachtige) motorfietsen. We zwijgen maar over de actieradius, zeker?

Laat ons liever praten over de hele oude trams in De Haan en de trolleybussen in Bulgarije. Milieuvriendelijk en hun batterijen gaan zeker 1,5 miljoen mijlen mee! +je

Ik veronderstel een Model S 90D. Een al wat oudere P85D had geen enkel probleem gehad met je 1400 cc, laat staan de Model S P100D. Ik ken iemand met een P100D, hij leest hier mee. Misschien wil hij wel eens proberen, maar dan zorg ik wel voor een veilige locatie. Trouwens, wat is het bereik van je 1400 cc? Zo'n 300 - 350 km als je voorzichtig rijdt? Die 90D gaat daar al een pak over en die zit een stuk comfortabeler. Ik weet dat je die Kawasaki op 2 min kunt volgooien, maar als motorrijder weet ik ook dat je na 300 km motorrijden niet direct terug gaat rijden, maar toch een pauze inlast. Na zo'n half uurtje laden aan de supercharger kan die Tesla ook weer makkelijk 300 km rijden.

Alleszins de vergelijking van deze twee voertuigen houdt hoe dan ook geen steek.

Meld dit bericht aan de moderator Gelogd

"Once you have tasted flight, you will forever walk with your eyes turned skyward, for there you have been and there you always will long to be." Leonardo da Vinci, 1452-1519

■ **VAN BELLE Jean Marc**

Vrije beroeper-journalist-lesgever-handelaar-en nog van die zever Starter



### Re: 350 kW en zwaardere laadpalen komen eraan.

« Reactie #15 Gepost op: Gisteren om

22:54 »

Citaat

Verander

Nog iets leuk: gisteren zaterdag op de ring van Kortrijk staat een Tesla naast mijn Kawasaki 1400GTR... Hij doet een seintje 'gas geven?'

Voor een keer (eigenlijk is dat dom, dat geef ik toe), zet ik mijn ECO stand af en ga ik akkoord. In eerste ga ik tot 100 km per uur en hij blijft naast mij. Ik



Berichten: 17  
Geslacht:

Ik ben op mijn best als ik zwijg. Nooit dus.



schakel naar tweede en derde en aan 150 km/h was hij al tien meter achter op mij en daarna ging hij nauwelijks nog rapper. Ik stopte aan 200 km/h en ging terug 120 km/h rijden, maar zag hem niet meer terug. Nummerplaat is iets met 1-K... of zo voort. Ga eens moeten zoeken op het forum.

Nochtans hier met je officiële cijfers van je 90D (het was een 90D, heb een foto met mijn Iphone genomen van hem, ah ja, wacht, dan zie ik de nummerplaat: het was 1 ENM 959, en ik zie 90D rechts staan en op zijn achterruit "FOLLOW ME". haha, het was hij die "follow me" deed!

Mannen blijven kinderen hé... 160 PK op een moto van 340 kg, zal moeilijk zijn om te evenaren.

PS: Er bestaan al elektrische (krachtige) motorfietsen. We zwijgen maar over de actieradius, zeker?

Laat ons liever praten over de hele oude trams in De Haan en de trolleybussen in Bulgarije. Milieuvriendelijk en hun batterijen gaan zeker 1,5 miljoen mijlen mee! +je



Meld dit bericht aan de moderator 178.116.3.42

Als ik achteruit ga, is het om een aanloop te nemen.<br />Als u het niet doet, doe ik het wel.<br />Loquendi libertatem custodiamus.

### VAN BELLE Jean Marc

Vrije beroeper-journalist-lesgever-handelaar-en nog van die zever Starter



Berichten: 17  
Geslacht:

Ik ben op mijn best als ik zwijg. Nooit dus.



### Re: 350 kW en zwaardere laadpalen komen eraan.

Citaat Verander

« Reactie #14 Gepost op: Gisteren om

22:48 »

Nee Tesla geef niet meer garantie, er is geen professionele geluidsinstallatie, hij maakt 87 decibel (zelf gemeten) aan 90 km/h waar mijn camionette 79 decibel maakt aan dezelfde snelheid. De ruimtes zijn hol, de banden slijten enorm snel vergeleken met andere auto's door hun acceleratievermogen, hij is niet meer bijzonder dan de Audi (die het chassis maakte), de remmen verslijten veel sneller zoals bij elke automatische wagen (zijn van Mercedes ontworpen), de batterijen zijn van Samsung ontworpen... maar de computer zou wel van Tesla zijn...

Michel is een beetje autistisch: hij gaat met 4 topwagens of minder dan 1% zeggen dat al de rest van de gebruikers die hun wagen niet in sneeuw of in de winter gebruikt niet goed bezig zijn (blijkbaar moet je met een elektrische wagen meer rijden en volgens hem met een diesel minder rijden, diesel heeft niet 1% die gedumpt moet worden als afval zoals bij kerncentrales wat WEL het geval is bij Lithium Ion batterijen die eerst gerecycleerd worden, weeral niet door Tesla, maar door fabrikanten die batterijen maken die minder performant zijn bij hergebruik, logisch, ook een mens verslijt)...

Mijn loodaccu zit nog op 100% vermogen na meer dan 105.000 km en wordt even intens gebruikt als de Tesla batterij behalve dat ik veel meer kilometers rij dan je met een Tesla KUNT rijden (om van camions en autobussen te zwijgen die miljoenen kilometers doen met meerdere chauffeurs, wordt wakker), maar mijn andere PTO gevoede batterij wordt niet zo dikwijls gebruikt dus die zal rapper kapot zijn.

De Tesla koper in Bulgarije is een eerlijke rijke man en wou een juiste prijsopgave: Tesla zelf was heel eerlijk en plaatste op zijn prijsberekening een nieuwe batterijpack vanaf jaar 5 tot 7... Tesla zelf!

Jij gaat de mensen Tesla's verkopen en er de schuld van zijn dat ze niet tevreden zijn, Michel, en dan ga je met excuses afkomen: maar ja, je moest hem dagelijks opladen enzovoort. Zoals ik met mijn Iphone overigens... Na een tijdje is het nieuwste model gedemodeerd (Tesla gebruikers zijn kwaad omdat bepaalde oude Tesla's niet de updates voor auto pilot en al zeker niet tegen biochemische oorlog krijgen) en wordt dat model van Iphone

goedkoper... De Tesla blijft peperduur omdat de overheden ze sponsoren met fiscaal gunstige maatregelen.

Een andere klant van mij gaat de S400 van Mercedes kopen die 50 km op batterijen kan rijden maar vliegt op benzine (propere verbranding, die MTBE, daar zijn we nu dan toch resistent aan geworden, blijkt). Maar die optie 'elektrisch/hybride' is om fiscaal weer op extra voordelen te krijgen.

Mundus vult decipi? Decipiatur ergo! +je

Het is WEL allemaal gelijkaardig... De fabrikanten winnen er veel geld aan.



Meld dit bericht aan de moderator  178.116.3.42

Als ik achteruit ga, is het om een aanloop te nemen.<br />Als u het niet doet, doe ik het wel.<br />Loquendi libertatem custodiamus.

**Michel**

Meer dan expert



Berichten: 5.282



**Re: 350 kW en zwaardere laadpalen komen eraan.**

Citaat

« **Reactie #13 Gepost op: Gisteren** om 19:08 »


Dus geen enkele fossiele constructeur die - überhaupt - 8 jaar garantie durft te geven op de motor. Ook geen 6 of 7 jaar?

Focus.de noemt dat de gevestigde constructeurs daarvoor een oorvijg verdienen, toch die nog altijd hun klanten afspijzen met de wettelijke minimumgarantie van twee jaar.

Citaat

[http://www.focus.de/auto/neuheiten/spritsparkkonzepte/tesla-weitet-garantie-aus-qualitaetsprobleme-wie-gut-ist-das-beruehmteste-elektroauto-der-welt\\_id\\_4066657.html](http://www.focus.de/auto/neuheiten/spritsparkkonzepte/tesla-weitet-garantie-aus-qualitaetsprobleme-wie-gut-ist-das-beruehmteste-elektroauto-der-welt_id_4066657.html)

Tesla hat die Garantiebedingungen seiner Elektro-Limousine Model S geändert - zugunsten der Besitzer: Ab sofort und auch rückwirkend für alle jemals produzierten Modelle gewährt der kalifornische Hersteller nicht nur auf den Akku, sondern auch auf den gesamten Antrieb eine Garantie von acht Jahren. Und zwar ohne Kilometerbegrenzung. Das teilt der Hersteller auf seiner Webseite mit. Das ist nicht zuletzt eine Ohrfeige für etablierte Autohersteller wie Audi, BMW, Mercedes oder VW, die ihre Kunden mit den gesetzlich vorgeschriebenen zwei Jahren Garantie abspeisen.

Dat is genoteerd. 

« Laatste bewerkt op: **Gisteren** om 19:23 door *Michel* »

Meld dit bericht aan de moderator    
 Gelogd

Geen land ter wereld is rijk genoeg om zich de weelde van slechte wegen te kunnen veroorloven  
© Koning Willem I


**jozef**

Administrator

Meer dan expert



Berichten: 11.401

Geslacht: 

Viva Bavaria !



**Re: 350 kW en zwaardere laadpalen komen eraan.**

Citaat

« **Reactie #12 Gepost op: Gisteren** om 17:30 »

In de jaren '80 kocht ik een vaatwasmachine. Zoals toen gebruikelijk was, kwam ze met slechts 6 maanden garantie. Maar voor een supplement van 1.200 BEF (± 30 euro) bood de winkel een garantie van 5 jaar aan. Die heb ik dan ook genomen. Er zijn nooit drie maanden voorbijgegaan zonder dat de machine defekt was. Tof dat ze gratis hersteld werd, maar telkens zaten we



wel enkele dagen zonder vaatwasser tot de techniekier kwam en moest er iemand daarvoor verlof nemen.

Uiteraard ging de machine naar het containerpark toen ze 5 jaar oud was. Ik kocht een nieuwe vaatwasser bij dezelfde handelaar, en wilde er weer 5 jaar garantie bijnemen. "Neen," zei de handelaar, "dat doe ik van mijn leven niet meer, daar heb ik fameus mijn broek aan gescheurd". Zo zie je maar dat een handelaar zich schromelijk kan vergissen bij de garantie die hij aanbiedt.

Aan een Rolls-Royce Silver Shadow ging (en gaat) altijd weer wel iets kapot. De vervangingsstukken zijn zeer duur en de herstellingen vergen meestal vele werkuren. Wie nu zo een wagen in goede toestand koopt en er niet veel mee rijdt, mag rekenen op een gemiddelde van 1.000 Euro werkplaatskosten per maand. Eigenaars die destijds een nieuwe Silver Shadow kochten en hem bij Rolls-Royce lieten onderhouden, hadden evenwel nooit last van defecten. Rolls-Royce wist precies wanneer welk onderdeel het ging begeven, en verving het voortijdig.

Ik kan bij BMW ook telkens weer de garantie laten verlengen, zelfs als hij al 8 jaar oud is. Dat kost dan telkens wat geld, maar dat heb je met een Tesla al dubbel en dik bij de aankoop betaald.

Welke Tesla rijder gaat trouwens iets hebben aan die 8 jaar garantie? Als je in dat segment een beetje fatsoen hebt, heb je minstens 3 wagens van die prijsklasse, en rijd je er niet langer dan 3 jaar mee. Na 3 jaar wordt het voor Tesla rijders, die altijd het allerlaatste nieuwtje willen, overigens hoog tijd om een nieuwe te kopen, want niet alles kan softwarematig geupdate worden.

Overigens sluit een garantie vrijwel altijd normale slijtage uit. En je gaat me niet wijsmaken dat er geen enkel onderdeel van de aandrijflijn van een Tesla verslijt, hé Michel. Er bestaan nog geen lagers, kruiskoppelingen en beschermhoezen die het 1,6 miljoen kilometer uithouden.

Wat voor een onzin overigens om ervoor te zorgen dat een auto 1,6 miljoen kilometer meegaat. De speciale materialen die daarvoor nodig zijn, betaal je natuurlijk bij, terwijl vrijwel niemand zelfs maar de helft van dat aantal kilometers aflegt vooraleer de wagen hopeloos verouderd is.

Allemaal goedkope reclame, meer niet.

Meld dit bericht aan de moderator  Gelogd

"Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht." (Duitse StVO §1 (1))

**Michel**  
Meer dan expert  
  
Berichten: 5.282  




**Re: 350 kW en zwaardere laadpalen komen eraan.**

Citaat

« **Reactie #11 Gepost op: Gisteren** om

14:23 »

Citaat van: **jozef op zaterdag 01 april 2017 - 16:06:05**

Er geraken inderdaad verbrandingsmotoren voortijdig stuk, maar dat is met electromotoren niet anders.

Om het kort te maken, een retorische vraag eigenlijk: wie van de fossiele constructeurs durft 8 jaar en-of onbepaalde kms garantie te geven op de ganse aandrijflijn - van accupack naar E-motoren enz.. bij Tesla - , zoals Tesla wel geeft, dit zonder de absolute verplichting de auto volgens het boekje te laten onderhouden?

Tesla had vroeger een kortere garantie maar sinds model S - en nog eens in 2014 - is dat serieus verlengd naar 8 jr/ onbepaalde kms, natuurlijk zit daar een reden achter.



E-motoren ( de zware en dure van een Tesla zeker, zie link) zullen in de regel veel langer meegaan dan brandstofmotoren.

(in gewone grote E-motoren, bvb antenna drive unit van zware radarantenne, heb ik trouwens rijkelijk ervaring, bijna 40 jr... maar die worden heel anders belast)

#### Citaat

<http://www.treehugger.com/cars/electric-motor-lasts-1000000-miles-tesla-working-it.html>

november 9, 2015

Up to now, they were aiming for 200,000 miles, which isn't bad. But the new goal is a lot more ambitious, and if achieved, will show another way in which electric vehicles are superior to gasolines ones; there's a lot less mechanical complexity, fewer moving parts and fluids sloshing around, and fewer things that can go wrong. Here's Musk on the conference call:

We are very happy with the quality of the drive unit. We changed the goal of the drive unit endurance from being approximately 200,000 miles **to being a million miles – just basically we want drive units that just never wear out**. That's our goal. I think we made really good progress in that direction. the drive unit that are going out now and for the last several months have been excellent.

ook over het accupak:

#### Citaat

<http://www.duurzaambedrijfsleven.nl/mobiliteit/7443/hoe-tesla-zijn-autos-16-mln-kilometer-mee-wil-laten-gaan>

Hoe Tesla zijn auto's **1,6 mln kilometer mee wil laten gaan**

Een miljoen mijl. Dat moet de levensduur van een Tesla zijn volgens Elon Musk. De Tesla-CEO presenteerde deze week de 'ludicrous mode', die het gevolg is van het nastreven van dat doel.

27-07-2015 09:31 | DOOR: ERIK VERHEGGEN

Tesla blijft verbazen met, op het eerste oog, absurde getallen. Van de afmetingen en output van de nieuwe gigafabriek tot de acceleratie van de topmodellen.

tesla motor

1 miljoen mijl

In zijn blogpost over de nieuwe 'ludicrous mode', waarmee de vers aangekondigde Model S P90D in 2,8 seconden naar de 100 kilometer per schiet, meldt Musk nog iets anders. Het bedrijf werkt namelijk aan innovaties om zijn auto's een miljoen mijl, ruim 1,6 miljoen kilometer, te laten meegaan.

Deze ongekende levensduur wil Tesla onder meer bereiken met slimme zekeringen, die de accu beschermen tegen overbelasting. In plaats van een standaard zekering die bij een bepaalde stroom doorsmelt, heeft het bedrijf in eigen huis een slimme zekering ontwikkeld met eigen elektronica en een piepkleine batterij.

Deze zekering monitort veranderingen in de stroom op het niveau van milliseconden. In plaats van te smelten, kan de zekering heel precies de stroom afknijpen. Het gevolg is dat de accu veilig stroom kan leveren tot aan de maximale stroomsterkte.

De nieuwste versie van de batterij kan daardoor 1.500 ampère leveren, bij de oude versie was dat nog 1.300 ampère. Behalve een lange

levensduur, maakt de slimme elektronica zo ook de 'ludicrous mode' mogelijk.

Het is niet dat Tesla helemaal geen motorpannes had door welke reden dan ook (op garantie vervangen), maar die zouden sinds enkele jaren toch definitief achter de rug zijn:

Citaat

Musk admitted to problems with drive units in the past, but claims that these have been fixed now, and that any problems would be covered anyway by the 'infinite mile warranty' (for 8 years) launched last year. Here's what he wrote at the time:

The Tesla Model S drive unit warranty has been increased to match that of the battery pack. That means the 85 kWh Model S, our most popular model by far, now has an 8 year, infinite mile warranty on both the battery pack and drive unit. There is also no limit on the number of owners during the warranty period.

Moreover, the warranty extension will apply retroactively to all Model S vehicles ever produced. In hindsight, this should have been our policy from the beginning of the Model S program. [If we truly believe that electric motors are fundamentally more reliable than gasoline engines, with far fewer moving parts and no oily residue or combustion byproducts to gum up the works, then our warranty policy should reflect that.](#)

Here's a video produced by Tesla showing how they make their electric drive units. They make the motors in-house to get them exactly how they want them, rather than use something off-the-shelf made by a supplier.

...

« Laatst bewerkt op: **Gisteren** om 15:21 door **Michel** »

Meld dit bericht aan de moderator 

Gelogd

Geen land ter wereld is rijk genoeg om zich de weelde van slechte wegen te kunnen veroorloven


© Koning Willem I

 **jozef**

Administrator  
Meer dan expert



Berichten: 11.401

Geslacht: 

Viva Bavaria !



**Re: 350 kW en zwaardere laadpalen komen eraan.**

« **Reactie #10 Gepost op:** zaterdag 01

april 2017 - 16:06:05 »

Citaat

Jammer dat je niet ingaat op mijn vraag of er aan een Tesla niets anders dan de batterijen verslijt.

**Citaat van: Michel op zaterdag 01 april 2017 - 10:35:20**

**Citaat van: jozef op zaterdag 01 april 2017 - 09:51:27**

Citaat

Die meer rijbereik willen -tot 40% meer- kunnen dan 25k investeren, daar is niets mis mee.

25.000 euro kosten aan een 9 jaar oude wagen, alleen maar om wat meer rijbereik te hebben? Dat lijkt me niet echt economisch verantwoord. Of verslijten aan een Tesla misschien alleen maar de batterijen?

Het spelletje begint weer...

Sorry Michel, maar ik ben echt niet mee hoor. Welk spelletje?

Citaat

integendeel tot verbrandingsmotoren, ... arme kerel die zijn vuilbrakend motortje ziet stuk gaan na wie weet wat en al buiten garantie..., electromotoren zullen daar geen last van hebben, bovendien 8 jaar en-of onbeperkte kms garantie. 🚗

Er geraken inderdaad verbrandingsmotoren voortijdig stuk, maar dat is met electromotoren niet anders. Vroeger was dat de startmotor of de ruitenwissermotor. Nu zijn dat de ontelbare motoren van de centrale vergrendeling, de achterklep, het schuifdak, de zijruiten, de zetels, de spiegels, enz. Maar verbrandingsmotoren die 300.000 km tot 500.000 km afleggen zonder dat ze geopend moeten worden, zijn heus geen uitzondering.

Citaat

Een Tesla Roadster - zeer zeldzaam - beperkte serie 2500 stuk, eerste echte Tesla - is die investering meer dan waard, als ik die roadster met sommige fossiele roadsters vergelijk die zagezegd ook een liefhebberauto gingen worden.

Er zijn inderdaad fossiele roadsters die geen hoge waarde bereikt hebben. Daartegenover staat bijvoorbeeld de Ferrari250 GTO van 1962, die in 2014 voor 38,1 miljoen dollar (meer dan 1,5 miljard BEF) geveild werd.

Voor al de toekomstige waarde van een nog relatief jonge wagen (9 jaar, pas binnen 11 jaar een youngtimer) is extreem speculatief. Vragen staat vrij, maar krijgen is de kunst, en uiteindelijk is een auto slechts waard wat je er kunt voor krijgen. Je citeert een Tesla roadster die voor 119.500 \$US aangeboden wordt. Heb je ook ergens een link naar een exemplaar dat effectief voor die prijs verkocht werd?

Meld dit bericht aan de moderator  Gelogd

"Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht." (Duitse StVO §1 (1))

**Michel**  
Meer dan expert  
  
Berichten: 5.282  
 



**Re: 350 kW en zwaardere laadpalen komen eraan.**

Citaat

« **Reactie #9 Gepost op:** zaterdag 01 april 2017 - 10:35:20 »

**Citaat van: jozef op zaterdag 01 april 2017 - 09:51:27**

Citaat

Die meer rijbereik willen -tot 40% meer- kunnen dan 25k investeren, daar is niets mis mee.

25.000 euro kosten aan een 9 jaar oude wagen, alleen maar om wat meer rijbereik te hebben? Dat lijkt me niet echt economisch verantwoord. Of verslijten aan een Tesla misschien alleen maar de batterijen?

Het spelletje begint weer... integendeel tot verbrandingsmotoren, ... arme kerel die zijn vuilbrakend motortje ziet stuk gaan na wie weet wat en al buiten garantie..., electromotoren zullen daar geen last van hebben, bovendien 8 jaar en-of onbeperkte kms garantie. 🚗

Een Tesla Roadster - zeer zeldzaam - beperkte serie 2500 stuk, eerste echte

Tesla - is die investering meer dan waard, als ik die roadster met sommige fossiele roadsters vergelijk die zagezegd ook een liefhebberauto gingen worden.

Men krijgt natuurlijk veel meer dan een accupack, maar het aangepaste koeling/verwarming management, alvast betere cellen, Tesla accutechniek en -chemie van 2008 wordt door accutechniek 2016 vervangen, van 53 kWh naar 80 kWh enkel de inhoud al, extra garantie die van 0 begint enz... ggl is niet verboden

via <https://teslamotorsclub.com/tmc/threads/roadster-1232-first-3-0-for-sale-ever.62524/>

indien de link nog niet weg is,  
[directe link van wslk de eerste 3.0 Roadster voor \\$ 30k upgrade en voor \\$ 120k aangeboden dit al in 2016](#)

Item condition: Certified pre-owned

"This Tesla is in exceptional cosmetic condition with NO dings, NO scratches, NO blemishes, NO " ... Read more

Ended: Mar 03, 2016 , 5:13AM

Price: US \$119,500.00

Shipping: Read item description or contact seller for shipping options.

Item location: Los Angeles, California, United States

Seller:

**lavintagesurplus** (583 ) | Seller's other items

For your consideration, is perhaps the finest Tesla Roadster to be made available for purchase since official production ceased in 2012. This 2011 Tesla Roadster 2.5 is a fully optioned sports edition (0-60mph in 3.7 seconds) [which was recently upgraded \(one of only a handful in the World\) to a version 3.0 battery which extends the range to 400 miles. Since this \\$29,000 battery replacement, it has virtually 0 miles. This is essentially a NEW Tesla Roadster, and there will simply never be another one like this.](#) This car had a sticker price over \$157,000.00 (pictured below) and has since had over \$30,000 worth of upgrades and maintenance performed, with nearly a \$190K total investment. Do not miss this opportunity to buy the best example of a Tesla Roadster 2.5/3.0 you will ever see. Includes; soft-top in bag, factory car cover, extra key, spare connector charger and roadster universal mobile connector, and new blue-tooth module. This is a non-dealer private sale, and will be offered elsewhere for the same price.

Options include;

Silver Metallic Paint - \$1,000

Paint Armor- \$1,495

Clear Coat Carbon Fiber Body Accents- \$8,000

Solar Guar Windshield- \$400

Executive Leather Interior Package with Carbon Fiber accents and Premium Seats- \$11,700

Infotainment Group including Back Up Camera- \$4,500



Whoa! That VDS photo in the eBay ad, showing 308 miles Ideal Range (but not even fully charged?) is the one a lot of people have been waiting for.



meer : <https://shop.teslamotors.com/collections/roadster-performance/products/roadster-3-0-upgrade>

Upgrade your Roadster to a battery that stores roughly 40% more energy than the original battery. There is a slight increase in the battery weight but the total range increases over 35% from the original Roadster.

The price of the battery upgrade is \$29,000, including all labor and logistics, which is equal to Tesla's expected cost. It is not our intention to make a profit on the battery pack. **The reason the cost per kWh is higher than a Model S battery is due to the almost entirely hand-built, low-volume (only 2 or 3 per week) nature of Roadster battery packs. It also includes additional work to remove, upgrade, and reinstall the power electronics module (PEM.)**

All removed battery modules will be fully recycled or reused if possible, and we will reuse many other components from the old battery. Batteries are currently being upgraded in Fremont, CA and we will need sufficient time when scheduling your service to ship and pre-position the needed parts to your local service center. Depending on local service team workload the upgrade will only take a few days once the parts are in place.

[Leuke poll wie in de upgrade wil investeren en discussie](#)

<https://teslamotorsclub.com/tmc/threads/will-you-buy-the-roadster-3-0-battery-upgrade.52821/page-4>

Will you buy the Roadster 3.0 battery upgrade?

Discussion in 'Roadster' started by josh-io, Sep 1, 2015.

[Will you buy the Roadster 3.0 battery upgrade?](#)

**Yes**

**20 vote(s) 18.9%**

No

38 vote(s) 35.8%

**Still thinking about it****48 vote(s) 45.3%**

totaal 88 posten en de ebay aanbieding hadden ze natuurlijk ook ontdekt...

-----

Die 25k of meer zijn zelfs beter geïnvesteerd als die +22k die ik in mijn BMW Roadster investeerde, dit jaar 29 jaar wordende, terwijl bij mijn roadster de waarde met 10-15 k steeg zal dit bij de Tesla roadster de volle 25k zijn, en neen uitleggen ga ik dat niet. Het waren endlive herstellingen, ook preventief, upgrade zelfs, werk en stukken 50/50... maar ... Ggl mag... 🇳🇱

Mijn kilometerteller mag natuurlijk niet tot "virtueel 0" teruggezet worden, voor de roadster natuurlijk ook niet, alhoewel ik toch graag 50 % meer rijbereik had gehad, wat niet mogelijk is.... 🙄🙄

Ik zou voor die Tesla Roadster zelfs meer gevraagd hebben...

Mobile.de Tesla Roadster: zelfs de mogelijkheid ooit dat \$29k upgradepack 3.0 te kunnen plaatsen heeft de bestaande 1.5 tot 2.5 modellen in waarde serieus doen stijgen, of beter veel minder doen dalen, er staan er nog maar 4 van 59k tot 109k, er waren tijden toen de Tesla S populair werd dat er meer dan 40 in stonden...

Betreft de capaciteitsvermindering van het "oude roadster accupack", nog 80 - 85 % na 160.000 km, volgens samenvattende studie overtreft de toenmalige verwachtingen in 2008 ruimschoots. En de Tesla S sinds 2012 zal zijn verwachtingen op zich ook sterk overtreffen, met bijna 92 % na 235000 km. Bron studie:

<http://www.plugincars.com/tesla-roadster-battery-life-study-85-percent-after-100000-miles-127733.html>

Na upGrade 3.0 heeft de Roadster een officieel EPA-rijbereik van 340 miles gekregen, een nieuw record, ook de laatste nieuwe zuinige 100D geraakt aan 335 miles.

Specs van rijbereik die in 2018 alweer achterhaald zullen zijn:

[https://en.wikipedia.org/wiki/Tesla\\_Model\\_S#Specifications](https://en.wikipedia.org/wiki/Tesla_Model_S#Specifications) een nieuwe Tesla 75D haalt bijna evenveel dan een P85 achterwielaandrijver... (niet meer gemaakt)

De evolutie van betere accutechniek zal veel sneller evolueren dan de verbrandingstechniek en hun efficiëntie, eigenlijk is dit niet mogelijk überhaupt te vergelijken...

« Laatste bewerkt op: zaterdag 01 april 2017 - 12:40:31 door Michel »

Meld dit bericht aan de moderator  Gelogd


Geen land ter wereld is rijk genoeg om zich de weelde van slechte wegen te kunnen veroorloven

© Koning Willem I

**jozef**

Administrator  
Meer dan expert



Berichten: 11.401  
Geslacht: 

Viva Bavaria !



**Re: 350 kW en zwaardere laadpalen komen eraan.**

Citaat

« Reactie #8 Gepost op: zaterdag 01 april 2017 - 09:51:27 »

Citaat van: Michel op vrijdag 31 maart 2017 - 22:54:57

Ik denk nu even luid, dat is gewoon quatsch, een klant die garantie heeft heeft er recht op, of die nog dik of dun is, rijk of arm, blond of donker...

Zo zwart-wit is dat niet altijd, Michel.



Er zijn randgevallen, waarbij voor de ene klant wel en voor de andere klant geen coulance toegepast wordt. Mijn vader had ooit een kapotte koppakking met zijn Mercedes toen die net uit garantie was. Fabricagefout of ongepast rijgedrag? Het vonnis van de fabrikant: kosten 25% voor de fabriek, 25% voor de importeur, 25% voor de dealer en 25% voor de klant... omdat het al zijn 5de Mercedes was.

Een klant van een vrije werkplaats hier in onze buurt heeft een proces nodig gehad om Audi te dwingen de garantie toe te passen. Audi weigerde namelijk de garantie omdat de wagen niet door een Audi-werkplaats onderhouden was. Omdat de wagen evenwel door de vrije werkplaats volgens de voorschriften van Audi onderhouden was, verplichtte de rechter Audi de garantie toe te passen.

#### Citaat

Die meer rijbereik willen -tot 40% meer- kunnen dan 25k investeren, daar is niets mis mee.

25.000 euro kosten aan een 9 jaar oude wagen, alleen maar om wat meer rijbereik te hebben? Dat lijkt me niet echt economisch verantwoord. Of verslijten aan een Tesla misschien alleen maar de batterijen?

Meld dit bericht aan de moderator  Gelogd

"Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht." (Duitse StVO §1 (1))

 **Michel**  
Meer dan expert  
  
Berichten: 5.282  
 

 **Re: 350 kW en zwaardere laadpalen komen eraan.**  
« **Reactie #7 Gepost op:** vrijdag 31 maart 2017 - 22:54:57 »

Citaat

**Citaat van: VAN BELLE Jean Marc op vrijdag 31 maart 2017 - 10:18:31**

Misschien nog snel even de tweede tabel aanhalen van 'battery versus RANGE' waarbij je de rode lijn WEL snel naar beneden ziet storten na 250.000 km van de bron  
<https://steinbuch.wordpress.com/2015/01/24/tesla-model-s-battery-degradation-data/>

Deze databron is... van 2017, maart (!) en bezorgd door Mattheo van het Belgisch/Nederlandse forum van Tesla bezitters, dus denk ik dat ik **deze bron wel boven die van jou mag zetten...**

Ik zie nergens iets naar beneden storten, je geeft ook geen antwoord op mijn vraag.

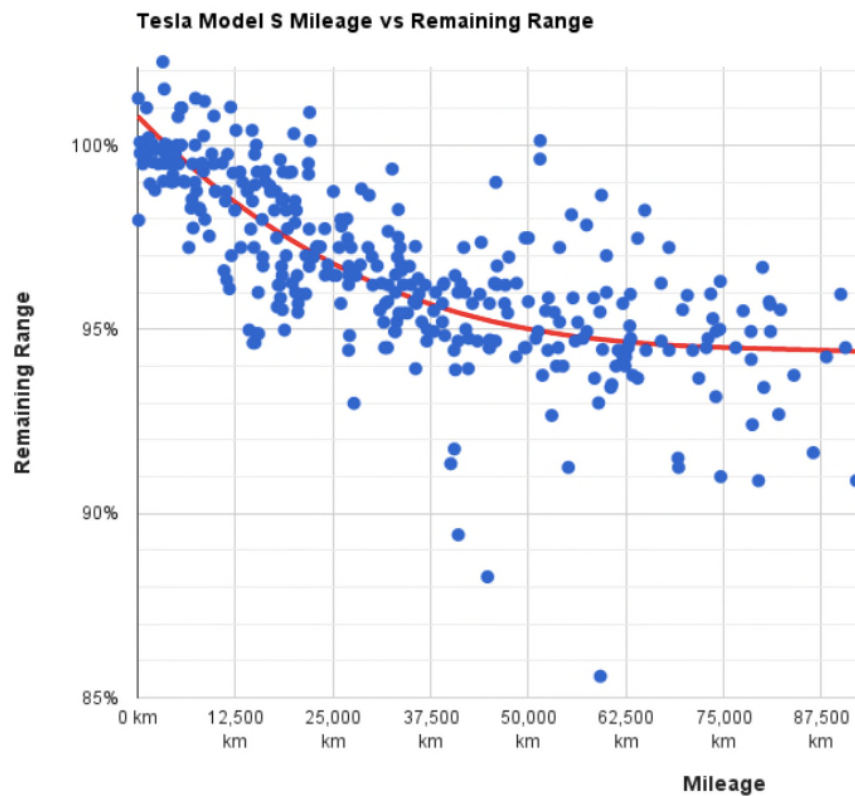
Sorry Jean Marc, ik citeerde dezelfde bron als eerste en het is dezelfde grafiek, blijkbaar heb je dat overlezen....

Mijn grafiek is enkel op een 100% schaalindeling, en dat laatste onrealistisch# stukje dalende trendline eindigt evenzo op ca. 88%, dit met **amper 1 Tesla echt boven 200.000 kms**. En jij wilt uit dat laatste stukje rode lijntje van neerstorten spreken update 2 maart 🤔 😊

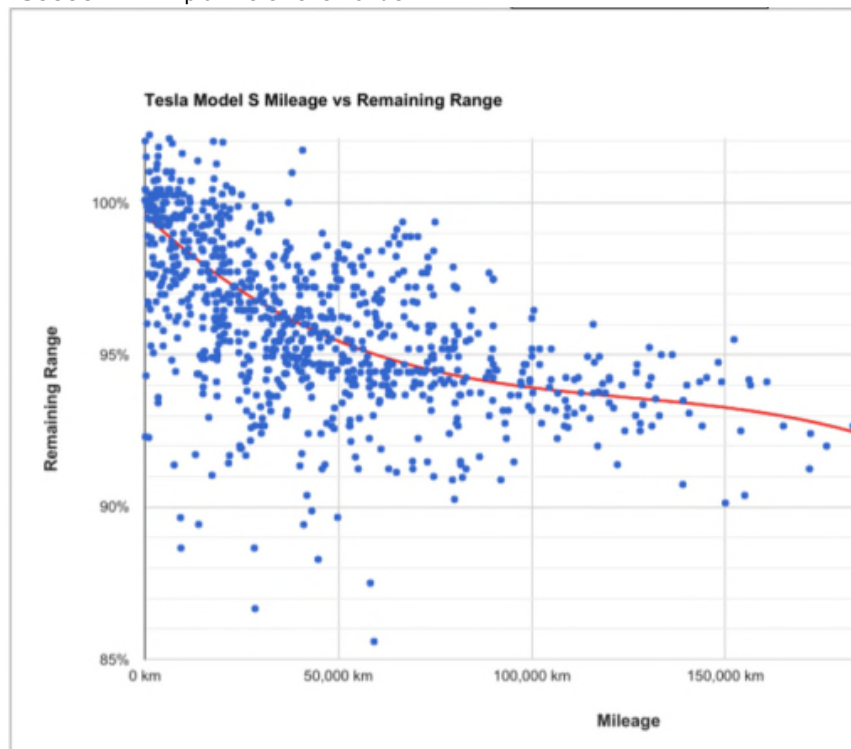
Deze databron volg ik trouwens al enkele jaren, eigenlijk van beginaf aan, en toen al geciteerd op dit forum. Wil je een oude post voila van 15 nov 2015 citeerde ik die databank al:

<http://forum.christophoros.be/index.php/topic,4710.msg54236.html#msg54236>  
kijk eens naar die trendline toch wat te snel dalend staartje eindigt naar 91 % op 150000 km, paniek 😊





...en **welke % waarde staat de trendline vandaag terugwerkend naar 150000 km?** ik plak ze er even onder:



... **ruim boven de 93,3 % bij 150.000 km** tot zover je voorbarig neerstorten, want na 17 maand een forse correctie door veel meer data, vooral warme data, daar kom ik nog op terug...

Ik heb de databank dus meer dan eens geanalyseerd. Jij blijkt niet met jouw overtrokken conclusie?  
Volg gewoon eens de trend van **username Go4IT** die de meeste kms heeft. En enkel hij bepaalt dat vallend lijntje maar eerder toevallig met 3 koude batterii-aflezingen...

bron:

<https://docs.google.com/spreadsheets/d/t024bMoRiDPIDialGnuKPsG/edit#gid=10>

Ja Jean Marc enkel extreemrijder Go4IT zorgt voor de laatste 4 grafiekpuntjes 200.000 km en erboven, de laatste uit de database van **23 maart 2017**, **overigens 91,65 %**, die nog **niet** verrekend is met de trendline en dat staartje dus zoals na elke update omhoog kan laten gaan 😊

Citaat

Updated: Mar 2, 2017.

Er is nog één andere Tesla-geregistreerde onder username JCK die de 197700 km haalde op 31 dec 2016, restcap. 92%, maar het is zijn enige registratie, en in 2017 volgden er ook geen meer.

btw ... ook dit staat onder die grafiek:

Citaat

I could not get the fit (red line) out of the picture. Obviously, the number of data points for high km/miles is **too low to make a viable fit in that region.**

Nu toch ik al mijn tijd wat verspild heb nog een c/p van username Go4IT en zijn geregistreerde resultaten:

Go4IT laadt dagelijks tot 100 % bij, en gebruikt 2 x maand de Suc, een paar maal per jaar rijdt hij tot de accu bijna leeg is (< 8 km rest), als extreemrijder zegt dat al wat, telkens tot 100% laden is niet aanbevolen door Tesla, wel eerder tot 90%, maar het blijkt weinig vat te hebben op de accu, hij heeft er tenslotte 8 jaar en onbeperkte kms garantie op. 🚗

Go4IT Model S P85 nieuw 10 sep 2013

reg.-datum kms % remaining original range (= typical range/original range)

19 sep 14 67000 km 96,25%

10 nov 14 73000 km 94,75%

25 nov 14 74500 km 95,00%

16 jan 15 84000 km 93,75% men ziet naargelang batterijtemperatuur (wintermaanden) de typical range dalen wat heel logisch is want een klein deel van de accustroom wordt gebruikt om de batterij sneller op te warmen voor betere efficiëntie, Tesla testen in Noorwegen te zien op YT tonen dat mooi aan, ggl mag...: <https://www.youtube.com/watch?v=JEPBkjmS2uE>

13 feb 15 90000 km 95,95%

14 apr 15 100000 km 96,20%

22 mei 15 105000 km 95,19%

29 juni 15 111000 km 94,18%

29 jul 15 120000 km 94,18% }

30 sep 15 131000 km 92,66% } Bepalen het herfst winter staartje op grafiek van 15 nov 15, Go4IT is de enige die toen > 120000 km haalde na amper 2 jaar rijden...

14 dec 14 144000 km 92,66%

20 jan 16 150000 km 90,13% ) winter tijd...

16 feb 16 155000 km 90,38% ) winter tijd...

05 apr 16 165000 km 92,66%

18 mei 16 172000 km 92,41%

11 jul 16 183000 km 92,66%

10 sep 16 200000 km 92,66%

28 nov 16 211500 km 90,63% ) winter tijd...

17 jan 17 222000 km 90,25% ) op basis van 3 "koude accupackdata gaf die trendline rekenkundig natuurlijk een dalende trend, zoals herfst winter 2015 ook. Elke trend zeker die eindigen in de winter zullen een sterker dalend staartje krijgen, wachten we toch eens update einde zomer 2017 af 🚗

1 maart 17 230000 km 91,14% )

**23 maart 17 235000 km lentebegin de typical range trekt weer aan... 91,65% nog niet in de grafiek- trendline meegerekend! Die rode**

**data (hopende niet allemaal van Go4IT) dus serieus corrigeren op oude trenddaling, vooral ook omdat daar dan de warmere maanden meegerekend worden!!**

Bovendien is het niet eerlijk een trendline door te trekken op basis van èèn wagen en dan nog naar 250000 km zonder voldoende warme batterijtemperaturen in te calculeren [/b]

user JCK

31 dec 16 sep 197700 km 92,00% uitstekende waarde voor de tijd van het jaar indien bij niet voorgewarmde batterij afgelezen ( kan als kleine bevestiging dienen dat er zeker Teslas het beter gaan doen dan Go4IT., die wel onder de 91 % zat in wintertijd 2017 en 200000 km.

Citaat

Wat zei je daar: 500.000 km en 1.000.000 km? Kun je het iets meer onderbouwen nu?

Tiens ik dacht MILES te lezen, ( ik hoor nog goed)

Sorry Jean Marc, maar dat heb ik al onderbouwd lees nog maar eens, het zijn blijkbaar de woorden van Elon Musk CEO van Tesla. Ik ga daar niets aan veranderen ik kan er alleen mijn gedacht van zeggen.

Citaat

CEO Elon Musk once referred to a battery pack Tesla was testing in the lab. **He said that the company had simulated over 500,000 miles on it and that it was still operating at over 80% of its original capacity.** It sounds crazy. The car itself is more likely to give up than the battery pack at this kind of mileage, but based on this new data, it looks a lot more plausible.

The next step is a 1 million-mile battery pack. Considering Tesla is aiming for its drive unit to last 1 million miles, it would make sense to have the same goal for the battery pack.

(maar ik denk dat Musk het over de de nieuwe 2170 accucellen heeft bestemd voor het Model 3 en wslk de volgende S/X modellen vanaf 2018) Elke nieuw ontwikkeld accupack zal ondanks goedkopere productie zeker duurzamer zijn dan de vorige, bewijs is al geleverd)Nº zoveel in herhaling vallen...

Liegt die site, liegt Musk? en waarom? Want Jean Marc dan zal je me ook even moeten uitleggen dat deze andere CEO Sven Bauer ook liegt indien hij zegt dat het accupack van de BMW i3 wel 21 jaar kan meegaan tot ze 80 % restcapaciteit hebben, bron:

<http://www.bauer-office.eu/wp-content/uploads/2014/12/ADAC.pdf>

21 jaar aan 30000 km/jaar is 630.000 km, dat past dus niet?

Citaat

Met constructieve groeten maar denkende aan het oude Vlaamse spreekwoord van een van mijn 'meesters' uit mijn jeud "ik ben goed, ik ben heel goed maar geen speelgoed"

Jouw wantrouwen is evenzo groot als jouw voorlopige onwetendheid, je slaat er voorbarig met je klak naar...

Citaat

Dus na 200.000 km (enkel de veelrijders dus) misschien de batterijpack laten vervangen door een nieuwe.

Op garantie zal het niet gaan er is immers niks kapot. En hij zit nog boven 90%, zelfs nog niet een "beetje versleten na 235000 km" JCK - doet het met bijna 200000 km en 92 % restcapaciteit in de winter quasi 1% beter dan Go4IT, neem ik aan.

Geef me nu eens eindelijk 1 reden waarom men een accu zou moeten

vervangen als die nog zoveel capaciteit haalt?

De auto rijdt geen sikkepit trager hoger en dat tikje minder rijbereik kan al gecompenseerd door enkele kmh trager te rijden, of wat meer rugwind is ook al voldoende.

**Wat ik kan concluderen is dat Go4IT na 235.000 km nog 91,65 % van zijn max capaciteit volgens datatabel heeft** en blijkbaar nog overal vlot geraakt. Trouwens men weet het toch op voorhand.

Iemand die vandaag een Tesla 75 kWh koopt omdat volgens specifieke behoefte al genoeg rijbereik heeft, gaat geen 100 kWh kopen wegens 25 % meer capaciteit. En iemand die een 100 kWh kocht gaat zijn accupack niet laten vervangen omdat die nog ooit na xxx.000 km maar 80 % van zijn max rijbereik heeft. Hij heeft dan nog altijd een 80 kWh, of kan een liefhebber voor een 80 kWh zoeken. 🤖

#### Citaat

Je weet trouwens ook dat batterijpacks ook verslijten van in de kast te liggen, hé? Ik verdeel ook al sinds jaar en dag als informaticus portables, dus het probleem van batterijen van draagbare computers en nu ook smartphones, zal je wel voldoende bekend zijn.

Ik weet niet hoor maar notebooks smartphones enzo of E-autos die gaat men meestal tot dagelijks meermaals gebruiken? Kast liggen? Oplaadbare die leg ik in een kastje ja maar dar zijn geen li-ions met vloeibare koeling/verwarming heb jij die ? 😊 opladen doe ik zeker nooit tot 100% voor te lageren...

En? Je maakt de typische fout accupacks van autos te willen vergelijken met simpele statische accupacks zonder uitgekiend temperatuurmanagement en verwarming/koeling om toch zoveel mogelijk op ideale duurzame temperatuur te kunnen werken in de mate van het mogelijke. Het verschil met het Tesla Roadster accupack - met dezelfde accucellen formats - zal wslk 3 maal groter zijn( %-punten), zoek het maar eens op wat die aan capaciteit verloren na 160.000 km -> ggl mag.

De passieve accupacks van mijn grasmaaier zijn trouwens van 2007 en liggen elke winter in de kast. Droog en koel en best 60% opgeladen alvorens in november te kasten...

Binnenkort ga ik dan met 10 jaar oude li-ions mijn gras maaien, enkel laden moet ik eerder wg wat capaciteitsverlies.

maar ik doe wel een snelle accuwissel. Wie weet na een nieuw mes kan ik nog 5 jaar maaien.

Btw ik was tot 2009 actief radar-electronicus en alle diverse electronica, maar ik leer graag bij, maar je moet dan wel lezen... en zulke elec dingen, ik heb daar gene schrik van. En wat ik vooral heb is ervaring in de evolutie van electronica..., ik heb know how van het electronenbuistijdperk tot vandaag...

😊 En dingen worden veel beter, maar sommige niet altijd...

#### Citaat

Dus waar haal ik de ECHTE info van levensduur van batterijen:  
1. Mijn echte Tesla klanten die nu al langer rijden met de Tesla. Tesla heeft NIET opgegeven waarom de VOLLEDIGE batterijpack van mijn eerste klant al werd vervangen.

Hoeft ook niet, dat gebeurt wel eens ook bij normale autos.

#### Citaat

Had het met die branden te zien? Nee, er was duidelijk al 11% achteruit gegaan en vooral: het acceleratievermogen van mijn klant was voelbaar achteruit gegaan.

Die branden? waar brand? Dus als er ergens 1 Tesla door een bepaald defect brand sleur je dat overal bij in je zinnen?

Aha, voelbaar, dat is een reden tot garantie, de batterij kan niet meer voldoende stroom afgeven enkele defecte modules, x van de 16, gemakshalve wordt dan het ganse pack omgewisseld, dat gaat heel rap zelfs maar enkele minuten.

(Dat pack wordt natuurlijk nog hersteld of beter de bruikbare delen terug gebruikt voor andere doeleinden, dat is jouw zorg niet)

#### Citaat

Waarom kreeg hij zo gemakkelijk een volledig nieuw batterijpack? Omdat hij een zeer invloedrijk persoon is en gerenomerd internationaal informaticus (ook mijn klant te Waregem zit in de internationale computerbusiness).

Ik denk nu even luid, dat is gewoon quatsch, een klant die garantie heeft heeft er recht op, of die nog dik of dun is, rijk of arm, blond of donker...

#### Citaat

Dus voor mij is het doel van baas Musk voor 1 miljoen kilometer waanzin

Tesla heeft al labotesten gedaan tot 800000 km duurzaamheid, en jij trekt conclusies... waarom?

Men noemt zoiets vooruitgang, ondernemerschap, wat Musk doet met SpaceX was voor vele ook een jaar geleden ondenkbaar, en nu kan hij de ruimtecontracten niet meer bijhouden.... wie gaat hem helpen?

Maar technisch is het natuurlijk onzin een accupack voor een auto zolang te laten meegaan, want na 15 jaar zal de chemie of samenstelling sowieso te ver voorbijgestreefd zijn, zodat een wissel al technisch gezien opportuun is. De Tesla roadster upgrade 3.0 is daar een voorbeeld van, de eerste worden nu 9 jaar. Die meer rijbereik willen -tot 40% meer- kunnen dan 25k investeren, daar is niets mis mee. Die hun rijbereik voldoende vinden kunnen nog wat wachten.

Maar moest Tesla met Space X accus willen ontwikkelen voor de ruimte en eens gelanceerd naar Mars ofzo, dan hebben die wel een reden 30 jaar lang mee te gaan. ( en bijgeladen worden door zonne-energie)

Uw echte info was dat? 😊

« Laatst bewerkt op: zaterdag 01 april 2017 - 06:22:07 door Michel »

Meld dit bericht aan de moderator  Gelogd


Geen land ter wereld is rijk genoeg om zich de weelde van slechte wegen te kunnen veroorloven

© Koning Willem I

### VAN BELLE Jean Marc

Vrije beroeper-journalist-lesgever-handelaar-en nog van die zever Starter



Berichten: 17  
Geslacht: 

Ik ben op mijn best als ik zwijg. Nooit dus.



### Re: 350 kW en zwaardere laadpalen komen eraan.

Citaat Verander

« Reactie #6 Gepost op: vrijdag 31 maart 2017 - 10:18:31 »

#### Citaat van: Michel op woensdag 29 maart 2017 - 15:51:22

op garantie vervangen? Het ganse accupack of enkel maar een van de 16 modules? Wat was er eigenlijk juist stuk? welk symptoom? Als een accupack defect gaat kan dat vele oorzaken hebben, maar dat zegt bijlange niet veel uit van de levensduur. Als bij een brandstofmotor de oliedruk plots wegvalt bij een hoge snelheid krijg j ook een nieuwe motor, hopelijk ben je dan nog net in garantie. Eigen ervaring trouwens... na 80.000 km, wilt dat dan zeggen dat al die BMW-motoren maar 80000 km meegaan? Neen natuurlijk... Wat bedoel je dus precies met levensduur? Je kent toch de definitie van levensduur bij het accupack van een BEV?

Hoe ga dat meten? Jaren en-of kilometers? Aantal laadcyclussen na pakweg 10 jaar?

De eerste Tesla S kwamen in 2012 op de weg, daar kan je wel enkel grafieken van vinden na xxx.000 km

**En waar haal jij dat allemaal vandaan?**

../..

**CEO Elon Musk once referred to a battery pack Tesla was testing in the lab. He said that the company had simulated over 500,000 miles on it and that it was still operating at over 80% of its original capacity. It sounds crazy. The car itself is more likely to give up than the battery pack at this kind of mileage, but based on this new data, it looks a lot more plausible.**

The next step is a 1 million-mile battery pack. Considering Tesla is aiming for its drive unit to last 1 million miles, it would make sense to have the same goal for the battery pack.

../..

Waar die negativiteit vandaan komt als het om Panasonic- en Tesla management-cellen gaat kan jij me dat eens uitleggen... aan de hand van jouw bronnen, liefst met een link deze keer...

Ook van loodaccu heb je vele soorten en merken maar om daar een levensduur op te plakken?

In elk geval hebben die geen uitgekiend temperatuurmanagement,zelfs helemaal geen...

Dag Michel,

Normaal doe ik dit niet, want dat klinkt arrogant, maar misschien eerst mijn bronnen even meegeven, en dat is niet het theoretisch gelul van bronnen van partijdige sites of Musk zelf, maar ik startte ik startte als accountant/programmeur/elektrotechnicus in 1989. We zijn nu 2017. Ik heb een internationale transportvergunning en maakte alles mee op het vlak van de levensduur van wagenparken en vooral zware camions, waarbij je bij je examen verdomd goed weet wat een levensduur is van een volledige camion. De hightech van bijv. de laatste Volvo met zelfs 'preventive adaptive cruise control' die problematisch is omdat ze sneller dan de toegelaten snelheid laat rijden beneden in een dal om te anticiperen op de volgende helling en de 50 knoppen in de camion van mijn oudste broer die meer aan vliegtuig doen denken en een Tesla meer dan een miljoen kilometer achter zich laten, zouden je toch weer op je stoel in nederigheid moeten achterlaten. Nog maar net kreeg ik ook het bericht van iemand die op staande voet ontslagen werd omdat hij op zijn camion in de haven van Rotterdam ontslagen werd omdat hij gsm'de en daardoor de havenveiligheid tartte. Daar zullen elektrische camions nooit toegelaten zijn. De bull shit dat Tesla's 90D en 100D veiliger en minder gevaarlijk zijn dan een wagen of tank met diesel erin, is ook bull shit, ik geef je even de link mee naar de elektro-site waar je zelf naar refereert om de explosiviteit/brandbaarheid van het enorme vermogen in die batterijen mee te geven: <https://electrek.co/2016/08/15/tesla-model-s-catches-fire-test-drive-france/>

Dus waar haal ik de ECHTE info van levensduur van batterijen:

1. Mijn echte Tesla klanten die nu al langer rijden met de Tesla. Tesla heeft NIET opgegeven waarom de VOLLEDIGE batterijpack van mijn eerste klant al werd vervangen. Had het met die branden te zien? Nee, er was duidelijk al 11% achteruit gegaan en vooral: het acceleratievermogen van mijn klant was voelbaar achteruit gegaan. Waarom kreeg hij zo gemakkelijk een volledig nieuw batterijpack? Omdat hij een zeer invloedrijk persoon is en gerenommeerd internationaal informaticus (ook mijn klant te Waregem zit in de internationale computerbusiness). Dus voor mij is het doel van baas Musk voor 1 miljoen kilometer waanzin.
2. Andere bron voor mij is natuurlijk de wereldwijde Facebookgroep van Tesla bezitters die NIET van Tesla uit komt. Ook daar hetzelfde verhaal, 100.000 km lijkt al degradatie van de batterijen op te leveren. De insane knop blijkt zelfs op korte termijn serieus wat 'batterij schade' op te leveren. De laadpalen zijn nu wat teruggebracht en de mensen die hun batterijen opladen elke nacht, blijken een veel normaler verloop te hebben. Daarop zijn ook de statistieken van Tesla gebaseerd voor aantal kilometers: elke nacht opladen. Vergelijk het

gerust met de simpele batterij van mijn iPhones 6Plus en 7Plus die continu opgeladen worden, ook in mijn wagen thuis. En vergelijk het ook met de explosie van Samsungs vlaggenschip dat nog meer vermogen had en nog sneller kon opladen, maar daarom nu VERBODEN is in alle vluchten en apart moet opgeborgen worden. Goed bezig met batterijen, niet waar?

3. De levensduur van andere batterijsystemen, inclusief deze die gebruikt worden in mobilhomes of apart via een PTO, zijn heel nauwkeurig gekend door mij omdat ik nu eenmaal inzage heb en heel veel aankoopfacturen verwerk, waarbij op vrij grote schaal en zelfs, zoals je verwijst, bij zware motorfietsen, bij onderhoud enorm veel loodbatterijen maar ook andere PREVENTIEF vervangen worden op het moment dat ze een bepaalde duur hebben zelfs. Vijf tot acht jaren is niet abnormaal voor loodbatterijen, zeker niet de gesloten types.

4. Ik heb al persoonlijk ervaring met het zelf werken en onderhouden van elektrische batterijpacks in... jawel... Heftrucks. Mijn schoonvader hielp ik al sinds 1986 in het magazijn als bierhandelaar en elke week draaide ik de dopjes ervan tijdens het opladen. Dus ik weet ook verdomd goed wat het is met zuren, en met 'end life' batterijen speelde ik als kind al met een grote rakel om explosies te veroorzaken en de loodbatterijen te doen wegsmelten en deed dit op de velden omwille van het gevaar. Dit leerde me al snel dat 12 volt met veel ampérage evenveel vuurwerk kan veroorzaken als 230 of 380 volt (drie fasen) met laag ampérage. Ik ben er ook zelf bij als er een speciale werfkast of aansluiting wordt gemaakt om bijv. een Tesla sneller te laden (bij een van mijn klanten opnieuw).

5. Als technisch journalist (6 jaar bestuurslid van de Vlaamse journalistenvereniging) moet ik oordelen over het waarheidsgehalte van onderzoeken en bij discussies bronnen gaan opzoeken. Mij moet je niet vertellen hoe manipulatief men werkt en hoe ik altijd eerst ook moet nagaan wie wat schrijft en met welke bedoeling. Het is uitzonderlijk dat een site als bovenvermelde link zo objectief ook de gevaren meegeeft, en daardoor zijn reputatie serieus naar omhoog helpt voor mij. Energie IS gevaarlijk. Ook ben ik lid van KIVI (Koninklijk Instituut Van Ingenieurs) en op hoog niveau betrokken bij kerncentrales (onderzoekscentrum Mol, Doel zijn allen bezocht nadat ze mij gecheckt hadden bij de nationale veiligheid tegen terrorisme, en nu in mei staat de stilgelegde reactor in Duitsland voor 'aardbevingsrisico' op de planning). Ik volg mijn opleiding aan TU Eindhoven en Delft (inclusief kernfusie, LHC, klasse 3 reactoren). Een andere klant van mij was de eerste alleenverdelers voor vloerverwarming al van lang vervlogen jaren, en nu ben ik Bulgaars/Belgische tussenpersoon voor de nieuwste biomasgassa en andere krachtcentrales voor grote bedrijven die onafhankelijk willen worden en vanaf 20 kW installaties plaatsen met zowel verwarming als elektriciteitsopwekking (o.a. voor een Italiaans bedrijf, maar zonder dat die het weet ook voor hun Sloveense concurrent, en ontdekte ik al dat de elektromotoren erin van beide MAN motren zijn).

Dus windmolens op 10 jaar, elektrobatterijen op 5 jaar net als andere batterijen bij 'regulier gebruik' (ze verslijten NOG sneller als je ze echter NIET of nauwelijks gebruikt, een druppellader in de winter voor een moto is NIET altijd de oplossing als je heel de winter niet rijdt, dat weet je dus duidelijk ook ondanks dat je bronnen dat 'tegenspreken', in mijn Kawa moet ik om de vijf jaar mijn hoofdbatterij vervangen en trekt mijn dubbele alarminstallatie GPS/tactiel de batterij in een a twee weken volledig plat, dus zonder druppellader kan ik hem moeilijk een week laten alleen staan, veel auto's hebben dit probleem ook: auto's worden op die manier zelfs gestolen, ik volg ook de diefstal + inbraakopleidingen die niet in de boekjes staan en die ik enkel bekom door mijn gerechtelijke bemiddelingsfunctie via gevangenis, dat zijn private opleiding die ik in stilte 'bekom' op basis van mijn hoge emotionele quotiënt en die je niet kunt bekomen door een hoog IQ, dat ik gelukkig niet heb, in tegenstelling tot mijn vader, mijn zoon en drie van mijn zeven broers die een zeer hoog IQ hebben en een dankbare info van autistische, maniakale informatie voor mij vormen).

Dus, zo'n 30 jaren werkelijke informatie vanuit facturen en klanten/leveranciers duidt mij meer, maar ik lees ook al je bronnen. Ik wist bijvoorbeeld niet van het eerste onderzoek hiervoor, en wens je dan ook expliciet daarvoor te danken (echt waar, ik hou van mensen die NIET akkoord



met mij gaan, mensen uit eenzelfde denkgroep zijn niet interessant en dat leer je door ouder en ook wijzer te worden).

Na 200.000 km wordt het batterijpack normaal vervangen. Wij rekenen dit als een kostprijs en dat is ook de reden van de garantie.

Maar je hebt gelijk, bij camionettes/lichte vrachtwagens (Mercedes Vito/Renault Trafic/Opel Vivaro, en ook hun hogere/grotere broertjes, is de garantie 2 jaar OF 100.000 km. De leasings worden berekend op maximaal 5 jaar of 200.000 km waarna we terug ernstige kosten meerekenen. Maar dat is enorm verbeterd in de praktijk (zeker omdat we ook onze chauffeurs de ECO rijstijl leren, die ENORM veel onderhoudskosten verschilt en levensduur van de banden op voormelde tot 150.000 km brengt en zelfs de 'remblokjes' op meer dan 100.000 km):

1. Onderhoudsintervallen van 40.000 km (de optie bandencontrole wordt dus meer en meer genomen, want te weinig zelfcontrole)
2. Klein onderhoud om 40.000 km en groot onderhoud om de 80.000 km
3. Distributiekettingen zijn levenslang ipv distributieriem
4. Enkel vervanging van de V-riemen (belangrijk voor de alternatoren) om de 120.000 km indien PTO's (Power Take Offs voor bijv. koelen van laadruimte, maar dikwijls bij mijn klanten om een volledig secundaire batterijsysteem te voeden of bureau of mobilhome functies), anders ook al veel meer
5. Opvolging van kosten geeft ons exacte info over de 'rijstijl' van de chauffeurs
6. Meer elektronische problemen en enorm dure kost dat wagens/moto's niet meer rijden dan (vroeger was dat geen probleem, nu slaat de veiligheid aan, hoeveel wagens en zelfs een Tesla laatst zag ik heel traagjes langs de autostrade rijden om deze reden naar zijn dealer; kwam hetzelfde begin 2016 ook tegen na een aanrijding van een afgevalen sneeuw/ijsblok van Plovdiv naar Sofia in Bulgarije waarna ik à 50 km/h langs de autostrade nog kon doorrijden hoewel ik zelf het koelwater en de rest had gecontroleerd, maar de boordcomputer het veilige voor het onveilige MOEST nemen en het vermogen minimaliseerde).

PS: Wat betreft je slogan: Bulgarije IS arm genoeg en rijk genoeg om zich de weelde van slechte wegen te kunnen veroorloven. Het is een wonderbaarlijk land en daar weet je dat wagens voor je op het midden van de baan of links kunnen rijden om te slalommen rond de putten. Veel van wat we zeggen is gebaseerd op onze eigen zeer beperkte kennis van wat we surfend vinden of op basis van altijd te weinig empirische ervaringsjaren. Ik voel mij niet 'veelwetend' hoewel ik veel kilometers op mijn teller staan heb (1.700.000 km met veel voertuigen nu ongeveer, en bijna 52 jaartes). Bij camions en bussen is 1 miljoen kilometer standaard. Het hangt ervan af hoe je dingen bekijkt. Windmolens en zonnepanelen (beide had ik zelf op mijn dak staan rond de jaren 2000) zijn om mee te lachen als je een kerncentrale bezoekt (ps: ik was tegenstander van kerncentrale, maar empirisch onderzoek heeft mijn ogen geopend en mijn vooringenomenheid heb ik iets meer afgelegd sindsdien).

Misschien nog snel even de tweede tabel aanhalen van 'battery versus RANGE' waarbij je de rode lijn WEL snel naar beneden ziet storten na 250.000 km van de bron <https://steinbuch.wordpress.com/2015/01/24/tesla-model-s-battery-degradation-data/>

Deze databron is... van 2017, maart (!) en bezorgd door Mattheo van het Belgisch/Nederlandse forum van Tesla bezitters, dus denk ik dat ik deze bron wel boven die van jou mag zetten...

Nu statistisch relevant: Van 200.000 km naar 250.000 km gaat de range van 92% naar 88% en start de negatief exponentiële daling.

Wat zei je daar: 500.000 km en 1.000.000 km? Kun je het iets meer onderbouwen nu?

Met constructieve groeten maar denkende aan het oude Vlaamse spreekwoord van een van mijn 'meesters' uit mijn jeud "ik ben goed, ik ben heel goed maar geen speelgoed"




Dus na 200.000 km (enkel de veelrijders dus) misschien de batterijpack laten vervangen door een nieuwe.

Je weet trouwens ook dat batterijpacks ook verslijten van in de kast te liggen, hé? Ik verdeel ook al sinds jaar en dag als informaticus portables, dus het probleem van batterijen van draagbare computers en nu ook smartphones, zal je wel voldoende bekend zijn.

Jean Marc VAN BELLE, +je



Meld dit bericht aan de moderator  178.116.3.42

Als ik achteruit ga, is het om een aanloop te nemen.<br />Als u het niet doet, doe ik het wel.<br />Loquendi libertatem custodiamus.

 **Michel**

Meer dan expert



Berichten: 5.282



### Re: 350 kW en zwaardere laadpalen komen eraan.

« **Reactie #5 Gepost op:** woensdag 29

maart 2017 - 15:51:22 »

Citaat

Citaat van: **VAN BELLE Jean Marc op woensdag 29 maart 2017 - 15:07:17**

Citaat van: **JC op zaterdag 25 maart 2017 - 22:57:56**

Ondertussen zijn er genoeg data beschikbaar over het laden van de Tesla's. Laden aan de superchargers levert geen problemen op voor de levensduur van de batterijen.

Dank voor dit citaat, maar wat kreeg JIJ dan in die data als 'levensduur van de batterijen' bij Tesla? Zoals vermeld, werd de hele set al volledig in garantie vervangen bij een van mijn klanten die op mijn fiscaal advies voor een Tesla ingingen.

Ik krijg afwijkende antwoorden, zelfs van diverse Tesla centra in Europa. **Maar de levensduur lijkt mij NIET langer dan een loodhoudende accu**, en dat vind ik toch bizar. +je

op garantie vervangen? Het ganse accupack of enkel maar een van de 16 modules? Wat was er eigenlijk juist stuk? welk symptoom? Als een accupack defect gaat kan dat vele oorzaken hebben, maar dat zegt bijlange niet veel uit van de levensduur. Als bij een brandstofmotor de oliedruk plots wegvalt bij een hoge snelheid krijg j ook een nieuwe motor, hopelijk ben je dan nog net in garantie. Eigen ervaring trouwens... na 80.000 km, wilt dat dan zeggen dat al die BMW-motoren maar 80000 km meegaan? Neen natuurlijk...

Wat bedoel je dus precies met levensduur? Je kent toch de definitie van levensduur bij het accupack van een BEV?


Hoe ga dat meten? Jaren en-of kilometers? Aantal laadcyclusen na pakweg 10 jaar?

De eerste Tesla S kwamen in 2012 op de weg, daar kan je wel enkel grafieken van vinden na xxx.000 km

#### En waar haal jij dat allemaal vandaan?

De levensduur kan zelfs per software updates van het batterijmanagement voortdurend geoptimaliseerd worden. Zolang dat niet veranderd wordt, ( bvb geoptimaliseerde verwarming /koeling)

Sinds de 100 kWh batterijpack gemaakt wordt, zijn zelfs de verwarming-koelingscircuits volledig veranderd, ook voor de levensduur.

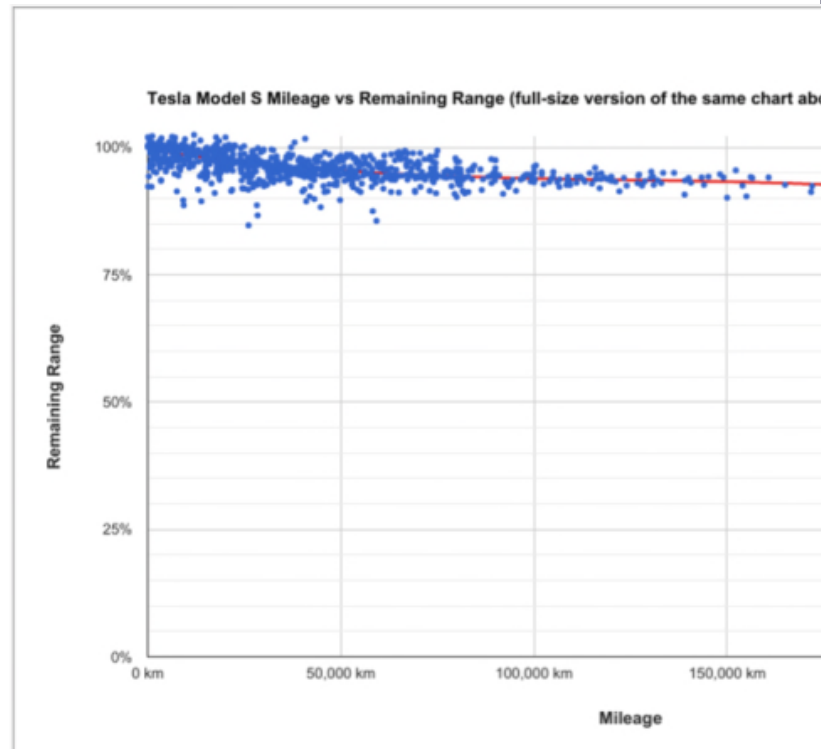
Dus kun je nooit een precies antwoord krijgen van iemand van Tesla, mss eerder van Panasonic want die maken de accucellen, die gaan dan een ruwe schatting geven plusminus 5 jaar ofzo.... 

Je bedoelt mss het accupack en management van de oude Tesla Roadster waar men vandaag een batterijupgrade van kan krijgen en dan de veel betere kwaliteit-capaciteitsbehoudendheid krijgt zoals de batterijen van de huidige Tesla S/X.

Die lijken wel tot een max-capaciteit van 80% terug te vallen na 400.000 km? , dat zijn dan meestal de oudste Tesla S of de extreme km-vreters., hoe duurzaam ze laden?? :

Citaat

<https://steinbuch.wordpress.com/2015/01/24/tesla-model-s-battery-degradation-data/>



In the figure the percentage of range loss is shown on the vertical axis. The horizontal axis displays the distance driven with the vehicles.

The way to measure this is to do a full charge (100%) and then check the EPA rated range (in North America) or Typical range (in Europe and Asia/Pacific). In the plot, these numbers are then compared to the range numbers the car displayed when it was new. For example, for the 85 kWh Model S85 variant, this is about 400 km typical range or 265 mi EPA rated range. Even though this is mostly a reliable method, sometimes the computer in the car can't accurately estimate how much energy the battery holds and might display an inaccurate range number. To improve accuracy, it is a good idea to run down the battery to almost empty and then charge to 100%, once a month. This is known as rebalancing the battery. However, the battery shouldn't be left at 0% or 100% for more than 2 hours.

The data collected by Merijn, also include how many Supercharger visits were done, among other details. See the forum for more information, or if you want to upload your data.

Electrek.co is nog optimistischer op basis van dezelfde grafiek en spreekt zelfs al van batterijpacks die + 600.000 kms meegaan, tzt tot 80% want ook daarna zijn die nog ruim bruikbaar. **Ook Tesla zelf zou simulaties gedaan**

**hebben die voor de toekomstige? Model 3 cellen tot 800.000 km spreken:** best de link openen en de context lezen...

Citaat

<https://electrek.co/2016/11/01/tesla-battery-degradation/>

Despite being one of the main concerns with potential new electric vehicle buyers, battery degradation is starting to look less like an actual issue. Earlier this year, we reported on new data showing very little capacity loss over high mileage and now we have significantly more data backing this claim through a new survey.

A group of Tesla owners on the Dutch-Belgium Tesla Forum are gathering data from 286 Tesla Model S owners across the world and frequently updating it in a public Google file.

The data clearly shows that for the first 50,000 miles (100,000 km), most Tesla battery packs will lose about 5% of their capacity, but after the 50,000-mile mark, the capacity levels off and it looks like it could be difficult to make a pack degrade by another 5%.

The trend line actually suggests that the average battery pack could go another 150,000 miles (200,000 miles total) before coming close to 90% capacity.

The study tried to explained the outliers with data on frequency of 100% state of charge, use of Superchargers, and near full discharge.

It's hard to get much out of the data at this point, but it seems that 90% charge level appears to be the ideal daily charge level and surprisingly, frequent Supercharging (twice a week to daily) appears to actually be beneficial in preventing battery degradation.

**Supercharging frequency effect on degradation**

| Supercharging frequency | How many users selected this answer? | How many of those are above the trendline?  | Users above trendline | Users trendline |
|-------------------------|--------------------------------------|---|-----------------------|-----------------|
| A) daily                | 4                                    | 4   | 100.00%               | 0.0             |
| B) twice a week         | 14                                   | 13  | 92.86%                | 7.1             |
| C) weekly               | 29                                   | 18  | 62.07%                | 37.             |
| D) twice a month        | 58                                   | 35  | 60.34%                | 39.             |
| E) monthly              | 74                                   | 41  | 55.41%                | 44.             |
| F) a few times a year   | 61                                   | 29  | 47.54%                | 52.             |
| G) once or twice a year | 6                                    | 2   | 33.33%                | 66.             |
| H) never                | 12                                   | 5   | 41.67%                | 58.             |
| Total                   | 258 users                            | When looking at the general trend, supercharging less frequently. One possible reason is that supercharging generates less heat for a shorter time, thus reducing parasitic losses. See video at 6:15-6:30: <a href="https://www.youtube.com/watch?v=...">https://www.youtube.com/watch?v=...</a> |                       |                 |

**CEO Elon Musk once referred to a battery pack Tesla was testing in the lab. He said that the company had simulated over 500,000 miles on it and that it was still operating at over 80% of its original capacity. It sounds crazy. The car itself is more likely to give up than the battery pack at this kind of mileage, but based on this new data, it looks a lot more plausible.**

The next step is a 1 million-mile battery pack. Considering Tesla is aiming

for its drive unit to last 1 million miles, it would make sense to have the same goal for the battery pack.

Of course, it would take 80 years for an average driver to travel 1 million miles, but that's expected to change. With the advent of self-driving cars and car sharing networks, like 'Tesla Network', it is expected that cars will travel a lot more miles in much shorter periods of time.

Waar die negativiteit vandaan komt als het om Panasonic- en Tesla management-cellen gaat kan jij me dat eens uitleggen... aan de hand van jouw bronnen, liefst met een link deze keer...

Ook van loodaccus heb je vele soorten en merken maar om daar een levensduur op te plakken?

In elk geval hebben die geen uitgekiend temperatuurmanagement, zelfs helemaal geen...

Ik had er ene die ging 6 jaar mee, de volgende 12 jaar, uiteraard waren de gebruiksomstandigheden niet hetzelfde...

« Laatst bewerkt op: woensdag 29 maart 2017 - 18:25:58 door Michel »

Meld dit bericht aan de moderator  Gelogd


Geen land ter wereld is rijk genoeg om zich de weelde van slechte wegen te kunnen veroorloven

© Koning Willem I

### **VAN BELLE Jean Marc**

Vrije beroeper-journalist-lesgever-handelaar-en nog van die zever Starter



Berichten: 17  
Geslacht: 

Ik ben op mijn best als ik zwijg. Nooit dus.



### **Re: 350 kW en zwaardere laadpalen komen eraan.**

Citaat Verander

« **Reactie #4 Gepost op:** woensdag 29 maart 2017 - 15:07:17 »

**Citaat van: JC op zaterdag 25 maart 2017 - 22:57:56**

Ondertussen zijn er genoeg data beschikbaar over het laden van de Tesla's. Laden aan de superchargers levert geen problemen op voor de levensduur van de batterijen.

Dank voor dit citaat, maar wat kreeg JIJ dan in die data als 'levensduur van de batterijen' bij Tesla? Zoals vermeld, werd de hele set al volledig in garantie vervangen bij een van mijn klanten die op mijn fiscaal advies voor een Tesla gingen.

Ik krijg afwijkende antwoorden, zelfs van diverse Tesla centra in Europa. Maar de levensduur lijkt mij NIET langer dan een loodhoudende accu, en dat vind ik toch bizar. +je



Meld dit bericht aan de moderator  178.116.3.42

Als ik achteruit ga, is het om een aanloop te nemen.<br />Als u het niet doet, doe ik het wel.<br />Loquendi libertatem custodiamus.

Pagina's: [ 1 ] 2 **Omhoog**

REAGEER

NOTIFICATIE OPZEGGEN

MARKEER ALS ONGELEZEN

E-MAIL DIT TOPIC

PRINT

« vorige volgende »

Christophoros » Verkeersvragen en -discussies » Voertuig- en rijtechnieken » 350 kW en zwaardere laadpalen komen eraan.

LINK AAN DE KALENDER

Ga naar: => Voertuig- en rijtechnieken

 **Snel beantwoorden**

Met de functie *Snel beantwoorden* kun snel een bericht plaatsen terwijl je een topic bekijkt, zonder een nieuwe pagina te hoeven laden. Je kunt gewoon bulletin board code en smileys gebruiken, zoals je zou doen in een normaal bericht.

SMF 2.0.9 | SMF © 2014, Simple Machines

Pagina opgebouwd in 0.148 seconden met 22 queries.